C4/4

MEMORIAS DE MALVINAS

BRIGADIER My. Héctor DESTRI

Brig. My Héctor Destri

MEMORIAS DE MALVINAS

PARTE I

*"La paciencia es la fortaleza del débil y la impaciencia la debilidad del fuerte".*Emanuel Kant.

¿Cuándo se empezó a concebir la idea de recuperar las islas MALVINAS, mediante una operación militar?

Antes de enero de 1982, nadie había propuesto algo así en el ámbito de la Fuerza Aérea o el Ejército. No obstante, durante el proceso militar, la Armada presentó a consideración del Estado Mayor Conjunto, un plan de recuperación de las islas, mediante una operación militar anfibia. Dicho trabajo fue considerado no aceptable e inviable considerándose que solo podía servir como ejercicio de gabinete a nivel Escuela de Comando y Estado Mayor Naval, pero nunca trascendió como hipótesis de conflicto. En esos tiempos, abrumados por el tema del canal de Beagle, nadie sospechaba que aquella idea sería el "embrión conceptual" de lo que luego sucedería.

A mediados de diciembre de 1981, el Comandante en Jefe de la Armada, Alte. Jorge J. Anaya, le impone al flamante Cte. de Operaciones Navales, Vicealmirante Juan J. Lombardo, la tarea de planificar en el más absoluto secreto, la recuperación militar de las islas, con lo cual se reactualizó aquél viejo plan.

Es posible que el Gral. Leopoldo Galtieri ya alentara esta idea, cuando el 22 de diciembre, desplazó al Gral. Viola, pretextando la fragilidad de su salud . Este había cumplido sólo nueve meses como Presidente, y Galtieri se hizo de su cargo, reteniendo el de Comandante en Jefe del Ejército. Así eliminaba el cuarto hombre creado por la Junta Militar anterior centrando en él, la máxima autoridad de todas las fuerzas.

Posteriormente fue designado Canciller el Dr. Nicanor Costa Méndez, quien se interiorizó y apreció con optimismo la política exterior de ese gobierno en relación con las Malvinas y Gran Bretaña. En esos tiempos, la diplomacia inglesa no atendía nuestros permanentes reclamos, pese a la Resolución 2065 de la Asamblea General de la ONU lograda en diciembre de 1965, bajo la Presidencia del Dr. Arturo Illia, y la Cancillería a cargo del Dr. Miguel Ángel Zavala Ortiz. Esta importante norma establecía continuar las negociaciones en pro de la descolonización, y fue aceptada por ambos gobiernos. Desde esa oportunidad, Argentina había logrado que se establecieran las bases para conversaciones serias, en una materia que hasta entonces era considerada no negociable por los británicos. Además, había logrado que se tengan en cuenta "los intereses" de los habitantes de las islas y no "los deseos", como estos pretendían. También, pese a las estériles negociaciones en los años anteriores, en 1971 se logró el Acuerdo de Comunicaciones, un tratado de "acercamiento con los isleños", mediante la construcción de un aeródromo, servicios postales y telefónicos, abastecimiento de gas y combustibles, becas para estudiantes, atención médica en Comodoro Rivadavia, con dos vuelos semanales y una oficina de LADE en Pto. Stanley. En enero de 1982, ese acuerdo ya tenía 10 años funcionando exitosamente. (Ver recuadro)

¿Cuando se oficializó la planificación de recuperar las islas por la fuerza?

El 5 de enero de 1982, la Junta Militar analizó el resultado de las tratativas con el Reino Unido calificándolas de muy poco eficaces por su reiterada acción dilatoria y excesiva displicencia. Consideró que la paciencia se agotaba y resolvió emprender una acción diplomática mas agresiva e iniciar los estudios para una eventual ocupación militar de las islas, como una alternativa en caso que Gran Bretaña continuara dilatando las

Ch. 4.1

negociaciones. Cabe señalar que en esta reunión, el Brigadier General B. Lami Dozo, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, manifestó su renuencia y objeciones a la orientación que tomaba esa idea, pero finalmente accedió y en los días siguientes designó los dos oficiales superiores que integrarían la Comisión de Trabajo (uno de ellos, mi compañero de promoción, Comodoro E Andreasen, fue llamado el 7 de enero desde Mar de Ajó, donde vacacionaba con su familia).

Todo esto se decidió en un total secreto, pero días después, el 17 de enero, en un artículo de "La Prensa", se aseguraba que el nuevo gobierno tenía planes alternativos para la recuperación de las islas usurpadas por Gran Bretaña en 1833, en caso que la diplomacia inglesa continuara impidiendo que las negociaciones progresaran de manera sustancial.

¿Le parece a Ud. que eso es un ejemplo del conocido axioma del General Clausewitz referente a que "la guerra es la continuación de la política por otros medios"?

Si, eso es correcto, pero falta agregar, "*siempre que la paz a obtener sea mejor que la paz que se está viviendo*", que no es el caso que sucedió en Malvinas, a causa que se alteró el plan original por una ocupación improvisada, sin previsiones serias y luego de un contundente fracaso de nuestra Cancillería en el Consejo de Seguridad de la ONU. En ese foro internacional se confiaba con optimismo poder bloquear la propuesta británica que precisaba 10 de los 15 votos para ser aprobada. El 3 de abril a las 16:45, a 31 horas de la rendición del Gobernador Rex Hunt en Puerto Argentino, Gran Bretaña ganaba la votación por 10 a 1 y 4 abstenciones. Claro ejemplo de la eficacia y celeridad de su diplomacia.

¿En que consistía esa planificación original?

En términos generales, la planificación consistía en recuperar las islas mediante una operación anfibia con personal muy especializado (unos 300 infantes de marina del BIM 2, comandos, buzos tácticos, 250 hombres del Reg. 25 IM del Ejército, etc.) y apoyados por medios contundentes (carros de asalto, artillería, buques de guerra, etc.), para provocar la rendición de la pequeña guarnición británica (90 Royal Marines y alrededor de 100 isleños voluntarios armados), mediante la sorpresa y superioridad de efectivos. De esta forma, se lograría una de las dos condiciones impuestas por la Junta, la operación debía ser incruenta para el enemigo. Esto se cumplió con mucha generosidad de nuestro lado, ya que tuvimos la muerte del Capitán Giacchino y algunos de sus hombres heridos, mientras que no hubo bajas del lado británico.

La otra condición (o criterio básico) era mantener la planificación en el más absoluto secreto, para lograr el factor sorpresa, lo que se obtuvo en una primera etapa, pero a medida que se avanzaba en los preparativos previos a la ejecución, el secreto se fue fisurando, aunque ya era tarde para que el gobierno inglés pudiera reaccionar e impedir la operación. No obstante, y esto conturba el espíritu, pues siempre nos quedará la duda de si no se abstuvieron de actuar en tiempo a propósito, para luego, al sentirse agredidos, tener derecho a reaccionar con toda su fuerza como lo hicieron y de esa manera prestigiar la figura alicaída de la Sra. Thatcher antes del conflicto.

¿Por qué opina que siempre quedará la duda de algo que podría ser como una trampa del gobierno inglés?

Es conocido el dicho que en las guerras, *la primera víctima es la verdad* y en el caso de MALVINAS se cumplió en ambos bandos. Cabe recordar el testimonio del corresponsal de guerra Nicolás Kazansew, quien afirmó que se publicaron menos del 10% de sus informes. Quejas similares hemos leído por parte de los periodistas británicos

Ch. 4.2

embarcados en las fragatas. Pero fue el gobierno inglés quien ha superado a todos al poner a cubierto los documentos del Foreing Office, no con 50 años como lo hizo con los de la II Guerra Mundial, sino con 90 años de inexplicable secreto. Algo inédito y desproporcionado si comparamos la cantidad de bajas humanas y materiales, los tiempos de duración de ambos conflictos y la cantidad de países involucrados. Es una medida para dejar a cubierto a los funcionarios ingleses responsables ante sus conciudadanos y más aún, ante sus soldados. Noventa años es un plazo tan largo como para que al cumplirse no exista ningún testigo protagonista del conflicto, cuando se conozca toda la verdad. En esos documentos, se podrían ocultar desde una celada diplomática hasta posibles armas nucleares sumergidas en el Atlántico dentro de los destructores o fragatas que nunca se imaginaron que les hundiríamos, ya que algunos de esos buques y los submarinos, salieron de sus puertos fuera de Inglaterra sin hacer el alije de ese material. Incluso podrían ocultar las verdaderas causas políticas y no de táctica militar que motivaron la orden personal de la Thatcher de torpedear el acorazado Belgrano fuera de la zona de exclusión, que ellos mismos demarcaron.

¿Qué pasaría de acuerdo con el plan, luego de la recuperación de las islas?

Antes de contestar concretamente su pregunta, permítame explayarme con un hecho bélico muy meritorio. El Operativo Rosario, fue muy bien planificado, conducido y ejecutado, cumpliendo con todos los criterios impuestos por la Junta. Una operación prolija, rápida e incruenta, y al finalizar debía quedar una pequeña guarnición en las islas. Recuerdo relatos del Contralmirante Büsser describiendo como hacían pasar repetidas veces los mismos vehículos blindados frente a la casa del Gobernador inglés, para impresionarlo, quebrar su resistencia y motivarlo a rendirse ante la superioridad de los medios enfrentados, lo que dio resultado, evitando mas víctimas.

Volviendo a su pregunta, luego de la recuperación de las islas, el plan general continuaba con la instauración de un gobierno argentino (Gral. M.B. Menéndez) y el retiro de la mayoría de las tropas de desembarco a mas tardar el día D+5, quedando una pequeña guarnición de 200 hombres aproximadamente, para mantener el orden, y el control del mar adyacente y del espacio aéreo. (La Armada cumplió este requisito evacuando de inmediato el Batallón 2 de Inf. Marina, sus buzos tácticos, material de desembarco y buques de guerra)

¿Cuál era el objetivo de ese plan?

La finalidad del plan original era llamar la atención mundial, en cuanto a los derechos permanentes que avalan la soberanía argentina sobre las islas y la reticencia del gobierno inglés a negociar efectivamente sobre su traspaso a nuestro país, como lo establecían los principios y resoluciones de descolonización de las NNUU (pero nunca se habló ni se previó permanecer en las islas con más de 9000 efectivos).

Un objetivo de máxima era dejar ondeando nuestra bandera sola o al menos junto con la británica y la de NNUU para forzar una negociación seria. De no ser así, GB se vería obligada a desobedecer el mandato de la ONU y a reforzar su guarnición militar lo que le insumiría muchos mas gastos a su ya recortado presupuesto de defensa. De todas maneras, el mundo conocería nuestra firme voluntad de recuperar las islas y eso era muy importante ante el foro internacional, para las negociaciones futuras.

Lo que siguió después, no estaba previsto en esta limitada planificación original y fue un catálogo de fallas diplomáticas y de decisiones políticas erróneas al máximo nivel. Por estas improvisaciones e impericias, debieron responder las Fuerzas Armadas Argentinas en las islas, que lucharon con bravura, coraje y a veces con una vocación de entrega total, como en el caso de los aviadores argentinos que asombraron al mundo con

Ch. 4.3

sus hazañas. Todos ellos forjaron con mucho sacrificio, lo que hoy se venera como LA GESTA DE MALVINAS.

(Recuadro aparte)
SITUACIÓN EN MALVINAS A COMIENZOS DE LOS AÑOS 80

Por el Acuerdo de Comunicaciones de 1971, se establecieron servicios oficiales argentinos que derivaron en muchos otros beneficios que favorecían el mejoramiento de las condiciones de vida en Puerto Stanley:

- ✓ Dos vuelos semanales de LADE en aviones F-27 y F-28, lo que permitía la estadía de turistas con el consecuente beneficio para el comercio y la hotelería.
- ✓ Servicios postales y de carga en todos los vuelos, que posibilitaban la llegada regular de correspondencia, diarios, revistas, películas, videos y el abastecimiento de verduras, medicinas, carne vacuna, etc.
- ✓ Provisión regular de nafta y kerosene por YPF.
- ✓ Provisión de gas licuado y en garrafas por Gas del Estado.
- ✓ Servicio de transporte marítimo por parte de Transportes Navales con frecuencia cuatrimestral que aseguraba el abastecimiento provisto por YPF y Gas del Estado y otros productos argentinos como maíz, harina, alimentos balanceados y comestibles varios.
- ✓ Servicio de enseñanza del idioma castellano brindado por maestros argentinos.
- ✓ Becas para jóvenes malvinenses en escuelas secundarias en colegios británicos argentinos bilingües. (En Pto. Stanley no había secundario).
- ✓ Incremento notable del turismo argentino e internacional.
- ✓ Asistencia médica en hospitales de Comodoro Rivadavia y Bs. As.

En 1980, cuando se cambian las autoridades británicas (gobernador, secretario de gobierno y reverendo de la iglesia anglicana) se hace lo mismo con el representante argentino y gerente de LADE (Vicecomodoro Gilobert). La actitud de las nuevas autoridades fue un primer gesto de buena voluntad al otorgar un trato distinguido, preferencial y fluido que se ponía de manifiesto en toda reunión social o de trabajo que se formalizaba. Los problemas de aplicación del Acuerdo de 1971 eran analizados sin especulaciones y con amplio criterio, lo que permitía encontrar soluciones sin demoras. La actitud del Gobernador Rex Hunt y su secretario eran claramente favorables al incremento de relaciones con Argentina. El gesto mas significativo de esa política de acercamiento se materializó en la autorización (durante varios años negada), para construir una nueva residencia para el representante argentino, que por sus dimensiones y jerarquía, sólo era superada por la residencia del propio gobernador.

PARTE II

"Ningún desastre es peor que subestimar al adversario."
LAO TSE (Estratega y filósofo chino 600AC)

En nuestra entrega anterior vimos como, cuando y quienes comenzaron a planificar la recuperación de MALVINAS y las dudas que aún genera el secreto de 90 años impuesto por los británicos a sus documentos oficiales del conflicto.

¿Cuál era el objetivo del plan original de recuperar las islas?

Ch. 4.4

El propósito inmediato era llamar la atención mundial sobre los derechos que avalan nuestra soberanía, y la voluntad nacional de reivindicarlos con hechos, ante la reticencia inglesa a negociar seriamente la descolonización.

El objetivo de máxima era dejar un gobierno argentino en las islàs y el de mínima, tener un representante en un hipotético co-gobierno con Inglaterra y la ONU como garantía. Así forzaríamos a los ingleses a negociar sin mas dilaciones.

De todos modos el mundo conocería nuestra firme voluntad de recuperar lo usurpado y eso era muy importante para negociaciones futuras.

Según ese plan, ¿qué pasaría luego de la recuperación de las islas?

El día D+5 debía quedar instaurado un gobierno argentino, respaldado por una pequeña guarnición de unos 200 hombres. La mayoría de las tropas serían retiradas.

¿Cuál es su opinión respecto a ese plan general primario?

Más allá de mis dudas acerca de considerar "impostergable" la necesidad de su ejecución, creo que era un plan aceptable si se cumplía con su objetivo limitado, pero adolecía de una debilidad fundamental: creer que Gran Bretaña no reaccionaría militarmente y que USA permanecería neutral.

¿Qué reacción se esperaba de Gran Bretaña. y los EEUU?

Eso mismo pregunté yo cuando el 2 de abril, a las 8, me comunicaron que en esos momentos estábamos recuperando las Malvinas y que yo sería el Jefe de la Base Aérea a implementarse en el aeródromo de Puerto Argentino. Luego de dominar la emoción por tan distinguida designación, pregunté sobre las reacciones que provocaríamos ante semejante "puntapié" al tablero de las relaciones internacionales. Me respondieron que tanto Galtieri como Amaya, estaban convencidos que ante el hecho consumado, Gran Bretaña no reaccionaría militarmente y se limitaría a reclamos diplomáticos. En cuanto a EEUU, Galtieri tenía la convicción que permanecerían neutrales, debido al prestigio ganado con su apoyo a los "contras" en la lucha antisubversiva en Centroamérica. Además contaba con un "guiño" que había hecho un alto funcionario militar del Pentágono A esto se sumaba el compromiso de EEUU al tratado de Río de Janeiro, respecto a la defensa recíproca del continente americano (TIAR).

También me aseguraron que Cancillería ya había tomado recaudos para "reacomodar" las relaciones internacionales y que se tenían los votos asegurados del Consejo de Seguridad de NNUU, para bloquear las protestas británicas.

¿Qué pensó Ud. de esas suposiciones?

Eran afirmaciones de un Brigadier Mayor que había intervenido en la planificación secreta y considerando que tenía mucha información que yo ignoraba, acepté esos argumentos, reservé mis objeciones pesimistas y me concentré en recibir más instrucciones, sobre los medios que me asignarían para cumplir la más importante misión recibida en mi carrera al servicio de la Nación: "Implementar, operar y mantener la Base Aérea "Malvinas". Una tarea aparentemente sencilla en tiempos de paz, pero sería casi un milagro lograrlo bajo el asedio del fuego enemigo...

¿Cuáles eran sus objeciones respecto a las suposiciones del plan?

Cuando se planifica una operación militar, siempre se estudian las capacidades del enemigo y la personalidad de su comandante. En este caso se trataba de valorar las virtudes, defectos, carácter y tendencias ya conocidas de Thatcher actuando en conflictos. La "Dama de Hierro", ya había dado muestras de una frialdad inconmovible para

C4.4.5

tomar decisiones y una terquedad inflexible para sostenerlas. Recordemos su insensibilidad, cuando militantes del IRA, presos junto con delincuentes comunes, hicieron huelga de hambre para que los alojaran en pabellones de presos políticos. Entonces Thatcher permaneció imperturbable e inclemente mientras 16 huelguistas morían de a uno o dos por día, víctimas de la inanición.

Suponer que ese "comandante enemigo" iba a adoptar una posición pasiva ante "el despojo" violento de una de las colonias del imperio, por parte de los "argies", era poco menos que un concepto iluso. Pensar que la diplomacia inglesa iba a limitarse a reclamos discursivos, es subestimar en demasía una capacidad imperial de mas de 400 años, famosa por la sutileza y habilidad de sus operadores.

Creer ingenuamente en la neutralidad de los EEUU, fue desconocer la "guerra fría" de los '80, cuando G.B. ratificó ser su más confiable aliado, al concederle bases para misiles norteamericanos contra la Unión Soviética, como respuesta a los cohetes rusos que apuntaban a Europa (otros países NATO se las negaron). Estos pactos preexistentes, y los lazos de sangre testimoniados en los cementerios comunes de la II G.M., son hechos suficientes para afirmar lo contrario. Sin embargo casi simultáneamente, en diciembre del 81, en Buenos Aires se preveían planes suponiendo que USA permanecería neutral ante un conflicto bélico que involucraba a su incondicional, imprescindible y permanente aliado

En cuanto al "guiño" recibido, es conocido el poco peso de la opinión de un general norteamericano en las decisiones sobre política exterior de su gobierno. En 1952, durante la guerra de Corea, el Gral. Mac Arthur, fue relevado de su mando por el presidente Truman porque quería atacar mas allá del límite autorizado.

¿Hay otros miembros de las Fuerzas Armadas que comparten esta opinión?

Por supuesto, basta recordar lo dictaminado por la Comisión Rattenbach (integrada por 6 oficiales superiores de máxima jerarquía) en su Informe Final cuando dice:
"... como contribuyentes decisivos para el desenlace negativo en el logro del objetivo propuesto, surgen los siguientes errores fundamentales cometidos a nivel político: no realizar, con la participación de los organismos correspondientes, una apreciación profunda, completa y acertada de la probable reacción británica, así como la de otros países vinculados y de los organismos internacionales, en particular Estados Unidos, el Consejo de Seguridad de la ONU, la Confederación Económica Europea y la OEA. Aceptar en cambio, como premisa cierta que aquella reacción sería solo diplomática y que los EEUU no permitirían una escalada militar que epilogara en un enfrentamiento armado.

Volviendo al 2 de abril ¿Cuándo se convenció Ud. que las suposiciones del plan no eran las correctas?

Antes de lo esperado, el sábado 3 de abril a la noche, cuando luego de asistir a las exequias del Capitán GIACHINO en Bahía Blanca, volaba de regreso a Bs. As., escuché por radio que el Consejo de Seguridad de la ONU había resuelto que Argentina debía retirar sus tropas de Malvinas. Habíamos perdido 10 a 1 y 4 abstenciones la votación. Era el primer fracaso importante de nuestra Cancillería pues con sólo un voto menos, G.B. no habría logrado los 2/3 necesarios para condenarnos. Además, Thatcher había ordenado zarpar la Fuerza de Tareas británicas para desalojarnos si no obedecíamos. Entonces no tuve dudas que habíamos abierto una "caja de Pandora", como veremos en la próxima entrega.

C4.4.6

PARTE III

"Prever las contingencias tiene mucho sentido: aún no llovía cuando Noé construyó el arca". (Anónimo)

En la I y II parte explicamos cuándo, cómo, quiénes y porqué se planificó la recuperación militar de MALVINAS. También recordamos como se desvanecieron en la ONU las convicciones de la junta gobernante que esperaba tibias reacciones internacionales ante ese hecho consumado.

¿Qué hizo Ud. cuando el 3 de abril escuchó por radio las noticias que la ONU había ordenado el retiro inmediato de nuestras tropas en MALVINAS?

Me enteré en vuelo a Bs. As, luego de asistir a las exequias del Cap. GIACHINO en Bahía Blanca y comenté esa desagradable noticia con otros oficiales superiores. Coincidimos que era una grave e inesperada derrota diplomática pues Cancillería confiaba en obtener una votación favorable, subestimando la influyente diplomacia inglesa que logró 10 votos a favor, sólo 1 en contra y 4 abstenciones. Además, considerando el envío de la Fuerza de Tareas británica, pensamos que si no obedecíamos a ONU y se retiraba el grueso de las tropas como estaba planeado, ellos vendrían a combatir para desalojarnos. Era un desafío a la medida inglesa, para hacer gala de su tradicional determinación y escarmiento imperial.

¿Pensó en algún momento que se cumpliría la 2° etapa del plan?

Íntimamente quizás lo deseaba, pero no cabía a un Comodoro sugerirlo. Dejé la cuestión recordando que los ingleses *"históricamente respondieron a un agravio con una violencia multiplicada"*. Me concentré en la primera obligación de todo jefe, esto es, cuidar su personal para poder cumplir con la misión asignada y la mía no sería fácil si los británicos atacaban, pues nuestra Base Aérea sería objetivo primario a destruir. Esa noche del 3 de abril casi no dormí imaginando como proteger a cuatrocientos subordinados. Desde el punto de vista humano era muy duro pensar en los doscientos treinta soldados con diecinueve años recién incorporados. Entonces recordé los refugios israelíes del frente de guerra del Golan de Galilea, que inspeccioné cuando me desempeñaba como Observador Militar de la ONU durante 1974/75. Estaban construidos sobre terrenos filtrables, como la turba de Malvinas, donde no es posible cavar trincheras porque se inundan. Serían parte de la solución. El domingo 4 calculé los materiales necesarios para construir esos refugios, mientras mi esposa, estoicamente – entre oraciones – preparaba mi equipaje. El lunes 5 formulé esos requerimientos y, por la tarde, volé a Comodoro Rivadavia donde me presenté al Comandante de la Fuerza Aérea Sur, Brigadier CRESPO, quien me dijo: *"Cuídese Destri y cuide a su gente porque a ustedes los atacarán primero, sin avisar y con toda violencia. Prepárense a resistir que no los vamos a dejar solos."* Ambos vaticinios se cumplieron y fueron previstos a sólo 3 días de la recuperación de las islas, cuando aún en la cúpula gobernante se especulaba que los ingleses no vendrían. Habían olvidado que: *"En la guerra, asumir que no sucederá lo improbable, es uno de los primeros augurios de la derrota."* (LAO TSE 500AC).

¿Cuándo se hizo cargo de la Base Aérea?

Asumí la Jefatura el 6 de abril y luego de saludar al personal – algunos de ellos viejos conocidos – salí a recorrer las instalaciones. Eran pocas, muy débiles y aglutinadas; no resistirían un solo ataque. Comprendí que sería ardua tarea fortificar y convertir el aeródromo en una Base Aérea apta para resistir un asedio prolongado. Reuní a los

Ch. 4.7

oficiales y les comuniqué mi convicción de que seríamos el primer blanco del ataque inglés, que deberíamos construir polvorines, puesto de comando, enfermería, señuelos y sobre todo, refugios para nosotros, los aviones y el combustible. Esa tarea debía comenzar al día siguiente seleccionando lugares adecuados y dispersos.

¿Cómo reaccionó el personal a sus órdenes?

La mayoría conocía mis experiencias y había estado a mis órdenes alguna vez y comprendieron bien. También coordinamos otro tema crucial, los soldados, con solo dos meses de instrucción, debían terminar el adiestramiento de combate y estar siempre acompañados por un instructor. Decidimos que en cada carpa estarían 1 oficial, 2 suboficiales y sólo 18 soldados para sentirse bien guiados y contenidos. Hasta deberían controlar que escribieran cartas a sus familiares.

¿Cómo se construirían esos refugios ?

Muy sencillo; con los elementos que requerí el 5 de abril y me enviaron pronto, se construían paredes de 70 cm. de espesor con bolsas especiales llenas de arena, sobre éstas se colocaban chapas sostenidas por tirantes que soportaban otra capa de bolsas . Luego se cubrían con tepes de turba redondeando los ángulos para mimetizarlos con el terreno. Sólo un impacto directo podía romperlos. Gracias a Dios, ninguno fue destruido pese a las 207 bombas que nos arrojaron en los 44 días de combate.

¿Pudieron terminar todas las defensas previstas?

Antes del 30 de abril, habíamos terminado. Incluso, con un contenedor semi enterrado, hicimos un quirófano de emergencia para hacer intervenciones menores, por si quedábamos aislados, sin poder trasladar heridos al hospital de Puerto Argentino. Hasta realizamos prácticas de ataques nocturnos con corridas a los refugios y tiro de artillería antiaérea coordinada con Ejército y Armada.

¿Hubo mucha actividad aérea en esos días?

Por suerte, el control del movimiento aéreo en la zona, funcionaba como un reloj. Mis previsiones defensivas eran para continuar así aún bajo el asedio inglés, objetivo que lograríamos hasta el final, con un mínimo de bajas.

Aún con las limitaciones de capacidad de la pista (1200 mts.) y la plataforma que ampliamos de 1 a 3 aviones, del día 2 al 29 de abril, se transportaron por aire 5500 toneladas y 10715 pasajeros en 840 operaciones de aterrizajes y despegues, sin un solo accidente.

¿Por qué no se prolongó la pista?

Este tema dio lugar a críticas de neófitos e inexpertos. La pista era apta para aviones de transporte y los Pucará. Prolongarla para aviones de alta performance, era una tarea titánica y se convertiría en una propia trampa. Si durante un ataque era dañada levemente, cualquier pequeño hoyo podía ocasionar un reventón de neumáticos que, para un Mirage o Skyhawk aterrizando a 250 km/h, sería fatal. Si el ataque era exitoso y la pista era destruida, los aviones quedarán en la isla sin poder combatir, y si estaban en vuelo, no los podríamos recuperar. Los pilotos deberían eyectarse con los aviones intactos.

¿Cuándo y porqué se cambió el plan original de retirarse luego de la ocupación?

La Resolución 502 de NNUU, establecía retirar todas las tropas de Malvinas y exhortaba a los dos gobiernos a buscar una solución diplomática. Conociendo la orden

Ch. 4.8

del gobierno inglés de enviar una Fuerza de Tareas para desalojarnos, la Junta resolvió cambiar el objetivo de concertación: "ocupar para obligar a negociar desde una posición mas favorable", por un objetivo beligerante: "reforzar la guarnición para resistir la escalada bélica británica" (aún sabiendo que con la llegada de los submarinos nucleares, nuestra flota debería retirarse y la guarnición quedaría aislada. Además, Reagan había advertido que apoyaría a "su amiga" Thatcher. Un cambio conceptual que originó el resultado final adverso.(l)

El porqué se cambió es una inescrutable mezcla de factores políticos y expectativas de poder personal e institucional. Algunos historiadores no descartan que Galtieri esperaba que su iniciativa de concretar un sueño legítimo de generaciones de argentinos, le darían el apoyo popular necesario en una futura salida electoral.

Lo que siguió después, no estaba previsto en la planificación original y fue un catálogo de fallas diplomáticas, decisiones políticas equivocadas y resoluciones estratégicas erróneas al máximo nivel.(2) Por estas improvisaciones e impericias, debieron responder nuestras Fuerzas Armadas en las islas con un clima extremadamente inhóspito, aislados del continente por 700 km. de un mar dominado por el enemigo, resistiendo con abnegación, luchando con bravura y coraje, y a veces, con una vocación de entrega total, como en el caso de los aviadores argentinos, que asombraron al mundo con sus hazañas. Todos ellos protagonizaron lo que hoy se venera como LA GESTA DE MALVINAS, con actos heroicos que trataré de relatar fielmente.

(l)y(2) Estas decisiones fueron juzgadas por la Comisión Rattembach, en 1984, como "errores fundamentales cometidos a nivel político y contribuyentes para el desenlace negativo del objetivo propuesto:
"...h) No aprovechar las oportunidades de solución aceptable para la crisis, perdiendo de vista que el objetivo principal no era la guerra sino la recuperación de los archipiélagos por el camino de la negociación, ahora obligatoria para ambas partes"
"i) Adoptar, durante las negociaciones para el logro de los objetivos, actitudes y procedimientos poco razonables ante la realidad de la situación y la magnitud del poder integral del oponente, en contradicción con los objetivos que se perseguían".

PARTE IV

"El heroísmo no es más que un acto extraordinario, hecho por gente común, en circunstancias extraordinarias." NAPOLEÓN.

En las partes I, II y III explicamos el origen y los responsables de la idea de la recuperación de Malvinas. Recordamos que la ONU respaldó las protestas británicas disponiendo el retiro de las tropas argentinas y la obligación de ambos países a negociar. Comentamos porqué la Junta Gobernante no cumplió con ello, cambiando el objetivo político de *"ocupar para obligar a negociar"* por el de *"reforzar para resistir"*. Además describimos como se fortificó la Base Aérea de MALVINAS para resistir los ataques que vendrían.

¿Cómo se vivieron los días previos al primer ataque?

Durante la ultima semana de abril, tuvimos una actividad agotadora, atendiendo un promedio superior a 30 aviones diarios que transportaban los últimos regimientos correntinos enviados en forma imprevista por el Gral. Galtieri. En las doce horas nocturnas, se mantenía un toque de queda riguroso pues, había indicios ciertos que coman-

Ch. 4. 9

dos ingleses ya habían desembarcado, mimetizándose con los *"kelpers"*. Ellos podían realizar golpes de mano, espiar e informar nuestras actividades o guiar ataques aéreos a nuestras posiciones, evitando afectar la población civil.

Por eso las noches no eran tranquilas y había una psicosis de alerta y tensión. Quien salía de su posición, se exponía a ser baleado. Así pasó con un infante de marina, herido en la pierna por un camarada. En la Base, un centinela disparó una ráfaga que no ocasionó heridos, pero perforó el timón de un Pucará, reparado luego artesanalmente.

En ese tenso ambiente, llegamos a la noche del 30 de abril, preparados para resistir el primer ataque de los Harriers decolando desde los portaaviones ingleses al amanecer. Lo que **nadie, nadie** imaginaba era que, en esos momentos, ya estaba en ejecución la más audaz y complicada operación aérea jamás planeada, trece aviones cisternas Víctor y un gran bombardero Vulcan habían decolado a las 19.30, de la isla Ascensión, en el medio del Atlántico. En pleno vuelo debían reabastecerse mutuamente de combustible **once veces**, para lograr que el Vulcan lanzara 21 bombas de 450 kgs. sobre nuestra Base y regresar indemne**. Ocho horas de vuelo y 14.000 km de recorrido!!!** Todo un desafío de alarde técnico y operativo nunca intentado en la historia de la aviación mundial.

¿Cómo esperaban el primer ataque? Esa noche la mayoría del personal descansaba en refugios, esperando recibir los primeros ataques aéreos al salir el sol. Con otros oficiales dormíamos vestidos sobre colchonetas en el piso de la aeroestación cuando, inesperadamente, a las 4.40, fuimos sobresaltados violentamente por una intensa luminosidad y estruendosas explosiones que nos hacían rebotar como pelotas en el suelo. Fuertes golpes se escucharon en la pared y la habitación se llenó de un profundo olor acre sulfuroso. Alguien gritó-"¡*Nos atacan con gases los malditos*!" Rápidamente nos colocamos las máscaras y salimos a la plataforma. Afuera era noche cerrada y el frío malvinense hería la piel. Ayudados con linternas fuimos descubriendo por sectores una apocalíptica visión. Había múltiples pedazos de mampostería y turba esparcidos por todos lados y pegados en vehículos y paredes. Provenían de un inmenso y profundo cráter abierto por una tremenda bomba que explotó a solo 30 mts. de nosotros!!! Fue tan potente, que su onda expansiva había reventado las cubiertas de un tractor y dos camiones próximos, destrozando los vidrios de las cabinas. Las esquirlas se habían incrustado en la pared de la aerostación produciendo los golpes que escuchamos. El olor sulfuroso emanado por la carga explosiva, se disipaba con el viento y nos quitamos las máscaras que ya tenían los cristales empañados por la agitada respiración . Lejos se escuchaban gritos pidiendo ayuda y allá corrieron algunos en socorro. No había caos sino desconcierto por la sorpresa de lo inesperado y la intensidad de la violencia.. Estábamos desorientados y llenos de incógnitas pues habíamos escuchado más de 10 explosiones simultáneas en 5 o 6 segundos ¿Dónde cayeron las otras bombas? ¿Tenemos muchos heridos? ¿Habían resistido los refugios? Y lo peor... ¿Qué vendría ahora???

Un suboficial que estaba de guardia confirmó haber escuchado un solo avión y visto dos fuegos de los escapes de sus reactores. ¡Un solo avión bombardero, había lanzado mas de 10 potentísimas bombas! Algo que ni diez Harriers juntos podrían.! Pero no había tiempo para más cavilaciones y sobreponiéndome al desconcierto general, ordené mantener la máxima alerta; efectuar un rápido relevamiento de daños y auxiliar de inmediato a los heridos. Enseguida subí al jeep y me dirigí al puesto comando de emergencia para comunicarme con todas las posiciones e informar lo ocurrido a mis mandos. En el trayecto pasé el informe *"flash"* (breve y urgente): "*-Siendo las cuatro y cuarenta horas, un solo bombardero, al menos birreactor, arrojó más de 10 bombas sobre pista, plataforma e instalaciones, causando daños severos y heridos a confirmar. No hubo alerta temprana ni reacción de la artillería antiaérea.*"

Miré el reloj, habían pasado sólo 6 minutos desde el primer devastador ataque a la Base, iniciando una guerra que hace un mes nadie imaginaba.

¿Sufrieron muchas bajas en ese ataque?

Cuando llegué al puesto comando, comencé a recibir más información: dos soldados fallecidos y otro herido en una pierna; un suboficial herido en el estómago y el Capitán Dovichi inmovilizado en la torre de vuelo por un golpe en la espalda (1).

Quienes informaban, eran mis colaboradores inmediatos, responsables directos de las operaciones aéreas y logísticas de la base que, junto con enfermeros, y guiados sólo por lamentos, buscaban a los heridos entre los cráteres para socorrerlos, en medio de total oscuridad con sus linternas, ¡sin tener en cuenta que podía haber bombas sin explotar!!! De súbito evoqué otra de mis experiencias adquiridas en la guerra de Medio Oriente:*"el heroísmo en combate es contagioso y provoca más víctimas"*. De inmediato les ordené dejar esa tarea a los enfermeros y reunirse conmigo para evaluar la situación y resolver que hacer. (Tres años después los presentaba para ser condecorados por el Congreso de la Nación "al *valor en combate*", por *"arriesgar su integridad física en auxilio de sus camaradas subalternos heridos"*).

Al amanecer comprobamos que 16 bombas de 450 kgs. habían impactado (una no explotó y cinco cayeron al agua). La primera cayó en la pista e hizo un cráter de 12 metros de diámetro dejando sólo 16 utilizables (único impacto en la pista, pese a las 207 bombas recibidas durante la campaña). El área del comedor, cocina y depósito de víveres, fue arrasada por la onda expansiva.

¿Tuvieron otros ataques aéreos ese día?

Luego de transmitir estas novedades a nuestros mandos, y cuando recién nos estábamos reacomodando, a las 7.40 recibimos del Centro de Información, el *"alerta roja"* por aproximación a la base de 9 aviones, a dos minutos de iniciar un ataque. Accionamos el sistema de alarma con sirenas y avisos radiales, para correr a los refugios más cercanos. En esa situación, dos minutos son una eternidad que permiten tomar todos los recaudos defensivos y nuestros artilleros se preparaban hasta con ansias de revancha por el escape indemne del Vulcan. Pronto vimos aparecer de todos lados a los Harriers atacando con gran parafernalia de bombas, cohetes y cañones; sembrando la pista, plataforma y aeroestación con granadas antipersonales. Pero esta vez nuestra artillería los estaba esperando y derribaron dos de ellos. Estos hechos fueron atestiguados por el capitán del buque Río Carcarañá y observadores calificados. Los ingleses no los reconocieron de inmediato pero cuatro días después, sugestivamente informaron la pérdida de 2 aviones Harrier en un choque aéreo. Se confirmaba así aquel proverbio del canciller BISMARK: *"nunca se miente tanto como antes de las elecciones, durante la guerra y después de la cacería."*

En ese ataque no tuvimos bajas personales, aunque sí la destrucción de 2 hangares, la aeroestación, torre de vuelo (2), usina, sala de armas, un Pucará, un Aeromachi y el Skyvan de Prefectura. Pero el resto de los 9 aviones Pucará, 3 Aeromachi, los 530 tambores de combustibles y toda la munición (cohetes, bombas y proyectiles), estaban intactos igual que la ambulancia, camión cisterna y autobomba, gracias a las medidas de dispersión , ocultamiento y protección hechas el mes pasado.

Recién amanecía y ya habíamos soportado dos tremendos y devastadores ataques aéreos. Ahora vendrían los buques con sus cañoneos a completar la faena y comprobar la resistencia de nuestros refugios...después, quizás... el desembarco de sus tropas. Estaban claras dos cosas: no habían recorrido 16.000 kms para venir a discutir sino a echarnos rápida y violentamente, y además, tenían muchas capacidades y potencia

Ch. 4. 11

para usar y convencernos... Pero sabríamos resistir y responderles. Ese mismo día habían sufrido la puntería de nuestros artilleros ...pronto conocerían la eficiencia y valor de nuestros pilotos.(En la próxima entrega: *"La Fuerza Aérea contraataca")*

(1) El capitán Dovichi, estaba en la Torre de Vuelo y se golpeó fuertemente en la espalda, sacudido por la onda expansiva de las bombas del Vulcan. Luego de ser inmovilizado, se lo llevó cuidadosamente en camilla hasta afuera de la aeroestación, quedando en el suelo, mientras uno de los enfermeros iba a buscar la ambulancia. En ese momento sonó la sirena anunciando el ataque inminente de los aviones Harriers y todos corrieron instintivamente a los refugios. Todos, excepto el Cabo Primero enfermero Ortiz quien se quedó sentado al lado de su paciente inmóvil, al aire libre. Cubriéndolo con su cuerpo trató de tranquilizarlo con un lacónico. –*"Quédese tranquilo señor, que a esto lo pasamos juntos"*. Así aguantaron ese devastador ataque aéreo que inutilizó el edificio a metros de ellos. Un contenedor de granadas antipersonales penetró por la puerta que acababan de pasar, esparciendo su carga en el interior de la aeroestación, pero milagrosamente no fueron heridos.
El Cabo Primero Ortiz fue condecorado por el Congreso con la medalla de "Al Heroico Valor en Combate".

(2) Como un presagio del final del conflicto, una ráfaga de cañones cortó las drizas de nuestra bandera, que cayó perforada por varios impactos. La resguardamos y meses después, fue entregada a la Escuela de Aviación Militar en custodia, donde hoy sus cadetes juran la bandera, ante esa reliquia.

V PARTE

En las cuatro publicaciones anteriores, se explicó el origen y responsabilidad de la recuperación de Malvinas, cuyo objetivo, "obligar a negociar", fue cambiado improvisadamente por "reforzar para resistir", cuando la Junta no cumplió su plan original, concordante con la disposición de la ONU de retirar nuestras tropas. Además describimos como se fortificó la Basa Aérea para soportar los ataques ingleses iniciados al amanecer del 1° de Mayo, con el bombardeo del Vulcan, seguido de la incursión de nueve aviones Harriers, que inutilizaron las instalaciones e impactaron la pista.

-*"Los expertos en defensa, saben protegerse en sus refugios; los expertos en ataque, saben lanzarse como rayos desde las alturas"* SUN TZU (500 AC)

¿Fueron atacados otros objetivos ese 1° de Mayo?

Lamentablemente, en forma simultánea al segundo ataque a nuestra Base, tres aviones Harriers bombardearon la otra Base Aérea en DARWIN. Una bomba impactó en un Pucará atascado en el barro, que estaban tratando de mover su piloto y siete suboficiales. Todos ellos fallecieron y otros próximos resultaron heridos. Una hora después aterrizaron en una pequeña franja útil de nuestra pista, dos Pucará provenientes de esa Base y sus pilotos relataron los dramáticos momentos que habían vivido. Quedamos muy afectados agradeciendo a Dios no tener mas que dos bajas fatales luego que no lanzaran 26 potentísimas bombas, cohetes, proyectiles de 30 mm. y centenares de granadas antipersonales.

¿Cuánto tiempo quedó inoperable su Base luego de esos dos ataques aéreos?

Ch. 4. 12

Si bien habían quedado inutilizadas casi todas las instalaciones, nos quedaba el sistema duplicado de los servicios y si lográbamos reparar el cráter de la pista, podríamos operar precariamente la Base, en unas veinte horas.

¿Fueron atacados nuevamente ese día?

Pasadas las diez horas, motivado quizás por la violentísima demostración de fuego de sus aviones, el comandante de las fuerzas inglesas, exigió la rendición de la Guarnición Argentina en Malvinas, lo que fue enérgicamente rechazado por el General Menéndez. Entonces, reafirmando ese ultimátum, al mediodía se nos aproximaron tres buques de guerra. Sonó la alarma de ataque inminente y corrimos a los refugios. Pronto empezamos a oír sus cañones en salvas de 6 y 8 disparos con 8 segundos de intervalo. Afortunadamente, los impactos no eran tan poderosos como las bombas. Esto nos reanimó pero el silbido de los proyectiles y las explosiones cercanas nos mantenían en vilo.-Ese tercer ataque en el primer día de combate, confirmaba la vital importancia que tenía nuestra Base para la supervivencia de la guarnición. Era la única posibilidad de unión con el continente para recibir abastecimientos y evacuar heridos.

Y no todo sería tan amargo en esa jornada de fuego. Luego de soportar una hora el cañoneo naval, aparecieron sorpresivamente tres Dagger atacando los buques ingleses. Alcanzados por certeros impactos, suspendieron su cañoneo para retirarse con uno de ellos despidiendo una densa y alta columna de humo negro. El júbilo de los soldados argentinos en las colinas era total celebrando la pericia de nuestros pilotos con gritos y disparos al aire. Habíamos herido a la poderosa Albion que, desde la II guerra mundial, no había sufrido un ataque semejante. Escarmentados, no volverían a "visitarnos" nunca mas con luz diurna. Esa noche, en dirección del alejamiento de esos buques, vimos sobre el horizonte, levantarse una gran columna de fuego seguida de una formidable explosión, prueba de la gravedad de sus averías. Nuevamente los vítores argentinos saturaron el aire fresco malvinense. El vaticinio y la promesa del Brigadier Crespo se habían cumplido:" *Cuídense Destri porque a ustedes los atacarán primero y con todo,* ***pero no los dejaremos solos."***

¿Hubo otros ataques de la Fuerza Aérea contra la flota británica ese día?

Efectivamente, hubo 58 salidas de combate y otras13 de reabastecimiento en vuelo, exploración y diversión de blancos aéreos. Tuvimos cuatro aviones derribados y cuatro tripulantes fallecidos. Entre ellos los de un Canberra de la II Brigada Aérea, el Primer Teniente González y el Teniente De Ibáñez. Otro avión fue derribado por las propias tropas en Malvinas, falleciendo su piloto.

¿Cómo sucedió eso?

Todavía vivíamos el júbilo de la humeante retirada de los buques ingleses, cuando recibimos información que un Mirage nuestro, se aproximaba al aterrizaje falto de combustible para regresar al continente(1). Por radio comunicamos al piloto que la pista no estaba operable, por lo cual debía eyectarse para sobrevivir. El Capitán García Cuerva, experto instructor y excelente camarada, no aceptaba abandonar su avión intacto e insistió en aterrizar para recuperarlo.

A pesar que toda la artillería estaba avisada que venía un avión argentino y no debían tirarle, cuando se aproximó a baja altura muy lentamente y sacó el tren de aterrizaje, algunos inexpertos de regimientos cercanos a la base, confundieron la maniobra con un intento de bombardear y, nerviosos por los ataques de ese día, le dispararon con fusiles y ametralladoras. El piloto fue alcanzado en su cabina porque dejó de transmitir sin reaccionar a nuestros desesperados gritos: "*¡EYECTE, EYECTE¡* Ante nuestras in-

Ch.4.13

crédulas miradas, el avión sin control fue cayendo hacia el mar, llevándose al generoso piloto que intentó salvarlo.

La guerra y sus avatares ingobernables nos laceraba y agregaba mayores angustias a las que ya nos causaba el enemigo. Pero la batalla recién comenzaba y ese largo bautismo de fuego aún no había terminado. Nos esperaba otra sorpresa.

¿Cuándo terminaron los ataques de ese día?

Esa noche del 1° de Mayo quedé agotado con tantos sobresaltos y angustias. Sobre todo, por el cansancio anímico que produce superar los miedos y mostrar calma para manejar situaciones de emergencia extrema, dando las órdenes que todos esperan para entrar en acción. En los rostros de mis subalternos, veía el reconocimiento a mi actitud realista y persistente desde el primer momento, para construir los refugios y defensas. Yo agradecí a Dios haberme iluminado con la premisa básica de todo jefe en combate:"*Nada debes manejar con tanta economía como la vida de tus soldados*".

Un saldo de dos fallecidos entre los 400 integrantes de la Base, era aceptable considerando los tres formidables ataques soportados, máxime si podíamos reparar la pista. Luego de saborear la única ración caliente del día, nos disponíamos a dormir, cuando nos anunciaron otra incursión de dos buques ingleses. Dimos la *"alarma roja"* a todos los puestos y comenzó, otra vez, el cañoneo naval. Ahora venían de noche, sabiendo que no teníamos ni una sola lancha torpedera ni cañones con alcance suficiente para rechazarlos. Tampoco nuestros aviones tenían capacidad para atacarlos sin verlos. Su impunidad era total y tendríamos que aguantarlos dentro de los refugios.

Bajo esa protección, el silencio se interrumpía cada 8 segundos con el silbido de los proyectiles, seguido de las explosiones. En la oscuridad comenzaron a brillar como luciérnagas los cigarrillos. Pasados unos minutos, estuvimos seguros que los impactos caían, cerca del faro y el bunker de los artilleros, lejos de nuestra posición. Entonces se escucharon comentarios que ocultaban los miedos:- *"Los del faro la deben estar pasando mal"*-. -*"Le tiran a los artilleros porque les bajaron dos Harriers."*-. -*"Cuatro ataques en un día no está mal para empezar esto"*-*"Nos siguen tirando porque alguien sopló que todavía estamos vivos"*-. Eran reacciones comprensibles del factor humano llevado al límite de la supervivencia.

Pensaba que esos hombres ya eran verdaderos veteranos de guerra... En un día habían experimentado **más** emociones y situaciones de peligro que en toda su vida.

Al cabo de una hora, cesó el cañoneo naval y desde las otras posiciones comenzaron a reportear el informe ansiado: *"Este puesto sin novedad"*. Era hora de volver al descanso y pensar en la familia. Mañana habría muchas tareas a realizar para dejar la base en condiciones operativas...si los ingleses nos dejaban. También ellos habían sido sorprendidos por la efectividad de nuestros artilleros y pilotos. *La vaca se le había vuelto toro y para peor, un toro alado.*

Traté de dormir, pero un pensamiento me daba vueltas: ***"Hace un mes, ¿ podía alguien imaginar sensata y razonablemente, que entraríamos en guerra contra la tercera potencia mundial apoyada por la NATO y EEUU?"***

(1) Según una versión del Coronel Pierre Closterman, famoso héroe francés de la II GM, García Cuerva habría perseguido tenazmente a un Harrier, averiándolo con sus cañones, provocando que se accidentara al aterrizar en el portaaviones Hermes, y cayendo al mar. En esa maniobra consumió la reserva de combustible para regresar al continente.

Ch. 4. 14

En las publicaciones anteriores, explicamos el origen de la recuperación de Malvinas y como se cambió improvisadamente su objetivo de "obligar a negociar" por "reforzar para resistir," cuando la ONU dispuso el retiro de las tropas argentinas. Describimos como se fortificó la Base para soportar la ofensiva inglesa, narrando los cuatro ataques a ese primordial objetivo durante el primer día de combate y la respuesta de la Fuerza Aérea También cuantificamos las pérdidas de ambos bandos, destacando que los ingleses se retiraron sin lograr el objetivo propuesto de efectuar un desembarco masivo.

VI PARTE

"*-Este fue el aperitivo, ahora vendrá el pic-nic*", manifestaron los ingleses el 26 de abril, luego de retomar las islas Georgias sin encontrar oposición alguna, haciendo referencia a sus planes inmediatos de una rápida y fácil captura de Malvinas. Tiempo después, el general inglés Julian Thompson, reconoció y destacó en su libro "No pic-nic", el error de suponer que sería un ***"veni, vidi, vinci*** " y narró los tremendos esfuerzos, e impensadas bajas, que les costó vencer cada posición defensiva de nuestras tropas aferradas al terreno. Subestimaron las defensas y la moral de los argentinos, planeando desembarcar luego de los formidables ataques del 1 de mayo a nuestra base aérea. Así lo demostraron con el movimiento de buques, aviones, helicópteros y el ultimátum de rendición que prematuramente hizo el Alte. Woodward. Nunca imaginaron encontrarse con la eficacia de nuestros artilleros que derribaron al menos dos aviones y averiaron otros dos, y la decidida oposición de la Fuerza Aérea, que les produjo la pérdida de un destructor y serias averías en dos fragatas. El resultado fue que, esa tarde, debieron abortar el desembarco ya en ejecución, retirándose fuera del alcance de nuestros aviones, para elaborar un plan alternativo y esperar refuerzos. Es decir, no alcanzaron ningún objetivo militar previsto ese día; ni siquiera lograron inutilizar completamente nuestra base.
Dos años después, al escribir sus memorias, el mismo Alte. Woodward reconoció arrepentirse de habernos subestimado. -" *Lo que pasó, es que no conocíamos el potencial de la Fuerza Aérea mejor dicho, jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron. ¿Alguien podía imaginar que nuestra flota quedaría tan desprotegida?"*

¿Cómo siguieron las operaciones luego de ese primer día de combate?

El día siguiente amaneció con nubes bajas y algunas lloviznas, que impidieron los ataques aéreos y favoreció las tareas de recuperación de la base. Se hicieron explotar unas 300 granadas antipersonales lanzadas en el 2° ataque y se rellenó el gran cráter de doce metros de diámetro y ocho de profundidad, que abrió la primera y única bomba que impactó en la pista. También se reforzaron las comunicaciones, el balizamiento y los refugios y se construyeron más señuelos. Estos trabajos se realizaron casi sin interrupción. Únicamente entre las 14 y 16, hubo alertas por sobrevuelos de aviones ingleses fuera del alcance de nuestros artilleros, seguramente fotografiando los daños provocados.

Esa noche recibimos nuevamente la "visita" de las fragatas inglesas, con su monótono pero atemorizante cañoneo con proyectiles de 115 mm. que duró 2 horas, para recordarnos que sólo se habían alejado temporalmente. Entre los intervalos de las explosiones, comentamos la dolorosa pérdida de ese día: el hundimiento del crucero "Gral. Belgrano".

¿Cómo se había llegado a esta situación?

Esa madrugada del 2 de mayo, el alto mando naval argentino estimó que, al no producirse el desembarco, la flota inglesa quedaría en libertad de acción para atacar nuestros buques. A eso se sumaban los temibles submarinos nucleares operando en el

Ch. 4. 15

área. Frente a esta insuperable y real amenaza (ya prevista y anunciada el 6 de abril, antes que se ordenara improvisadamente reforzar la Guarnición Malvinas, el Cte. de la flota de mar, ordenó, a las 12.30, y **en texto claro**, retirar de la zona de combate, los buques de superficie y buscar la protección de sus puertos. Paradójicamente, la fuerza que había generado, e impulsado, la recuperación militar de Malvinas, retiraba sus 11 buques de guerra con más de 10.000 marinos bien adiestrados, sin efectuar un solo disparo contra el enemigo, a 32 horas de iniciada la guerra. Quedaba demostrada la inutilidad del portaaviones para defender un país sin colonias de ultramar. En la estela de su retirada, lo seguía el germen del desguace(1).

Ahora sí quedaríamos totalmente aislados y supeditados únicamente a nuestra vapuleada base, con su precaria pista disminuida a solo 16 mts. de ancho utilizables, única posibilidad de recibir abastecimientos y de evacuar heridos. Esta importante razón de ser - ahora multiplicada - nos remotivaba para esforzarnos a dar lo mejor de cada uno en cumplimiento de nuestra misión: Mantener y operar la Base Aérea "Malvinas". Seríamos el único pulmón de la guarnición hasta el último día de combate.

Así comentábamos el hundimiento del crucero Gral. Belgrano que navegaba fuera de la zona de exclusión, rumbo al continente, sin saber que era seguido por un submarino enemigo en espera de la orden de Londres para lanzarle sus torpedos. Esa operación militar tácticamente innecesaria, se realizó fuera de toda justificación honorable de las leyes y costumbres de la guerra. Fue ordenada al más alto nivel del gobierno británico y obedeció al objetivo político de entorpecer las negociaciones de paz bien llevadas por el presidente peruano Belaúnde Terry, a pocas horas de concretarse un alto el fuego. Mas aún, el gobierno de Thatcher estaba urgido por la retirada de la flota argentina y debía provocar un hecho auspicioso ante la opinión pública británica e internacional, para compensar las pésimas noticias del revés militar del día anterior. Además, hacía 24 horas que tenían al Belgrano en la mira y sabían que se retiraba cumpliendo la orden de sus mandos. La verdadera historia de este hecho quedó encubierta por el secreto inédito de 90 años impuesto a la documentación sobre el conflicto. Se cumplía el adagio del Canciller Bismark: ***"Nunca se miente mas que antes de las elecciones, durante la guerra y después de las cacerías."***

¿Cómo siguieron los días en las islas?

El 3 de mayo, también amaneció nublado, con lloviznas que nos mantenían a cubierto de ataques aéreos. Eso nos permitía continuar fortaleciendo la base, mientras los Pucará y los helicópteros patrullaban las costas. En el Puesto Comando, funcionaba una radio-casetera recuperada de un vehículo inutilizado durante los bombardeos. Así podíamos escuchar grabaciones con saludos de familiares y amigos o música popular a la que yo había sumado una cinta enviada por mi esposa, con interpretaciones de los hermanos Cuesta, para deleite de varios entrerrianos que estábamos allá.

Una noche, mientras comíamos la ración caliente, escuchando el ritmo cansino ("Como Trote de Aguará") de una chamarrita de Don Linares Cardozo, nos alertaron que se aproximaban las infaltables fragatas inglesas. Dimos la "alarma roja" y rápidamente entramos al refugio dentro del Pto. Cdo. En el apuro, olvidamos apagar la radio que se mantuvo emitiendo los gorjeos armoniosos del dúo diamantino, llenando los silencios entre las explosiones del cañoneo naval. Era un contraste único, incomparable e irrepetible.

Los alegres trinos de aves que fluían del silbido inconfundible de Rubén Cuesta eran, como nunca, un vigoroso canto a la vida, que contagiaban con alentador optimismo y hacían más soportables los azarosos momentos que estábamos pasando con el hostigamiento enemigo.

Ch. 4.16

Tres años después, en un homenaje y agasajo del gobierno del Dr. Montiel a los Veteranos de Guerra de la Fuerza Aérea en el Club Estudiantes, que amenizaban los Cuesta, mencioné esta anécdota en el brindis de agradecimiento. Ellos quedaron sin palabras para responder, pero un brillo en sus ojos, revelaba la profunda emoción al saber que con su talento, habían acompañado y alentado a sus compatriotas en tan comprometida situación.

¿Cuándo fueron bombardeados nuevamente por el Vulcan?

Esa noche fuimos a dormir mas tranquilos. Quizás porque llevábamos dos días sin sufrir bombardeos, pensábamos que los ingleses consideraban a nuestra Base semidestruida, luego de seis ataques. Pero a las cinco y media de la mañana, la voz lacónica del radar, nos alertó por la aproximación de un gran avión a dos minutos de la Base.-***"El Vulcan otra vez"***, exclamaron algunos mientras dábamos la alarma de ataque inminente a todas las posiciones. Ya conocíamos los devastadores efectos de ese bombardero y urgente volvimos al refugio dentro del Puesto Comando, agachados tipo "vietcong en su madriguera"; de cuclillas, sentados en los talones, con el fusil vertical entre las piernas como último sostén sobre nuestros cascos, para contener las chapas del techo ante un posible derrumbe. Así quedamos rogando para que los artilleros pudieran derribar al Vulcan antes que lanzara sus bombas(2). De repente escuchamos el rugido del gran avión pasando a baja altura e instantáneamente la seguidilla de explosiones de sus poderosas bombas. El suelo se estremeció y el Puesto Comando vibró cayendo una lluvia de arena del techo. Ese refugio había pasado la prueba de fuego... ¡con nosotros adentro¡.

Pronto comenzamos a recibir información de las otras posiciones: todas sin novedades de personal. Ninguna baja; sólo dos soldados del regimiento del Tte. Cnel. Seineldín fueron heridos levemente. Los impactos cayeron entre la pista y nuestra posición, sin producir daños. Esta vez el alarde de pericia técnica y operativa de los ingleses, había sido un esfuerzo en vano. La mano del Señor seguía amparándonos y le daba razón a mi refrán predilecto: "A Dios rogando y con el mazo dando", en alusión a todos los trabajos de protección y defensas realizados. Ese 4 de mayo había amanecido con mucho olor a pólvora y continuaría así, pues horas mas tarde, los artilleros de la Base Aérea de Darwin, derribarían otro Harrier y los pilotos navales hundirían un destructor inglés, tomándose desquite por el crucero General Belgrano.

(1)El portaviones "25 de mayo", nunca más zarparía. Fue desactivado y luego desmantelado para ser vendido como chatarra.
(2)El Vulcan disponía de un equipo contra medidas electrónicas que anulaba los ecos de los radares de las baterías antiaéreas, impidiendo ser atacado.
(3)Esa operación demandó: 13 aviones cisternas, 1 bombardero, 11 reabastecimientos en vuelo, 8 horas de vuelo desde Ascensión y 8 de regreso, recorrer 14 000 km en total, para arrojar 21 bombas sin causar daños.

En las publicaciones anteriores explicamos como se fortificó la Base Aérea Malvinas para soportar la ofensiva inglesa que se inició el primero de Mayo con cuatro ataques y el persistente asedio en los días subsiguientes. También narramos la reacción de la Fuerza Aérea que produjo la suspensión temporal del desembarco inglés y nos referimos, también, al hundimiento del Crucero "General Belgrano", fuera de la línea de exclusión y en momentos que cumplía la orden de retirada.. Se describió el segundo ataque del bombardeo Vulcan a la Base y el hundimiento de un destructor inglés ese mismo día.

Ch. 4. 12

VII PARTE

"Si quieres saber como te fue en la guerra, pregúntale a tu enemigo" SUN TZU (500AC)

¿Cómo siguieron los ataques de los ingleses?

El 4 de mayo no sería un día feliz para los británicos. Comenzó con el fallido bombardeo del Vulcan a la madrugada sin causar daños ni bajas, luego que realizaron un ponderable y costoso esfuerzo para recorrer 14 000 Km. en 16 horas de vuelo Al mediodía, un ataque de 3 Harriers a la Base Aérea de Darwin fue rechazado por la defensa antiaérea, derribando uno y averiando a otro. Finalmente, por la tarde, un misil "EXOCET" lanzado por la aviación naval, impactó un buque provocando, su hundimiento "al día siguiente", según dudosa información oficial británica.

¿Dieron resultado los señuelos que construyeron en la Base?

Al respecto hubo dos casos testigos para mostrar que fueron muy eficaces. Luego del segundo bombardeo del Vulcan, las radios argentinas pasaban informes oficiales triunfalistas diciendo que: "pese a los bombardeos del enemigo, la pista de Malvinas continúa operable". Esto era un serio desafío a los ingleses para que insistieran en su intento, por lo cual decidimos "dibujarle" dos impactos falsos, utilizando escombros sobrantes del relleno del cráter verdadero. Así cubrimos dos superficies circulares iguales a éste, sobre la misma franja de pista ya inutilizada. Desde el aire se veían tres cráteres reparados, que fueron fotografiados y publicados en la prensa londinense. Habíamos "otorgado" dos impactos "truchos" a la aviación enemiga, pero logramos que el temible y peligrosísimo Vulcan dejara de bombardearnos por 40 días (recién apareció nuevamente el 12 de junio, con otro resultado totalmente negativo). Sin embargo, después que los Hércules burlaran 6 veces el bloqueo aéreo durante los días 6, 7 y 8 de mayo, volvieron los ataques de los Harriers. Romper la pista se había convertido en una obsesión para los británicos. Sólo entre el 10 y el 23 de mayo, tuvimos 22 ataques que nos lanzaron 44 bombas, perdiendo al menos, 3 aviones. A nosotros nos afectaron 2 refugios y 1 cañón, sin dañar la pista ni producir bajas personales.

El 24 de mayo volvieron a atacar con siete Harriers. Cinco bombardeaban alto desde distintas posiciones para distraer la artillería, y dos lo hacían volando a 30 metros. Uno de ellos venía "montado" en la prolongación del eje de la pista, en perfecta posición para impactarla. No podía errar, pero cuando estaba próximo al lanzamiento, vio dos Pucará (irrecuperables), colocados de "señuelos" al costado de la cabecera de pista, como listos para el decolaje. El piloto ingles cambió momentáneamente el rumbo y su puntería acribillando los aviones. Cuando quiso retomar la orientación de ataque a la pista, ya era tarde y erró sus bombas por muy pocos metros, rompiendo apenas el borde final de la franja utilizable. Como experto instructor de pilotos de combate, yo sabía que esos "señuelos" podían causar la "target fascination" ("fascinación del blanco") tan común entre los pilotos jóvenes. Esta vez, los nobles criollos Pucará, ya imposibilitados de levantar vuelo, nos habían salvado de un daño seguro a la preciada pista y prestaban un servicio mas como eficaz señuelo, para un engolosinado piloto.

Al terminar el conflicto, tenían el convencimiento que la pista estaba inoperable, pues cuando tuve que entregar el aeropuerto luego de la capitulación y mostré que debajo de los escombros estaba la superficie intacta, el jefe ingles que me acompañaba miró al cielo y exclamó:- "Fucket RAF pilots" (malditos pilotos de la RAF).

C4.4.17

¿Cómo fueron esos primeros aterrizajes de los aviones de transporte desde el continente?

El 6 de mayo, luego de varios intentos frustrados por la presencia de aviones y buques en el área, tuvimos la gran alegría de recibir el primer Hércules que trasladó 14 toneladas de víveres y evacuó los primeros heridos. Sus tripulantes, al mando nada menos que del Jefe de Grupo y el Jefe del Escuadrón de Transporte Aéreo (todo un ejemplo de conducción), nos trajeron además de correspondencia, las expresiones de aliento de los camaradas que en el continente reconocían y comentaban nuestro esfuerzo por mantener operable la base. A partir de ese día, comenzamos a recibir, casi a diario, aviones de transporte que volaban a pocos metros del mar para eludir la detección de las fragatas y poder mantener el vital puente aéreo. Su valentía, y el riesgo objetivo, no era menor que la de los pilotos de combate. Honores iguales, pues, para unos y otros. Para nosotros cada vuelo ratificaba nuestra razón de ser en la isla, sintiéndonos útiles a la Nación que nos había adiestrado para cumplir esa tarea.

También el tiempo que permanecían en nuestra base era un momento riesgoso para los Hércules pues siempre éramos espiados y los Harriers podían llegar en 30/35 minutos desde los portaviones. Con prácticas se logró bajar el tiempo de permanencia en tierra de veinte a catorce minutos. Durante las noches todo era más complicado, pues la visibilidad disminuía notablemente y había que guiar bien a los pilotos al centro de la angosta franja de 16 metros. Para ello se usaba un fusil lasérico (desarrollado por CITEFA) con el cual se apuntaba al medio de los faros del avión en final de aterrizaje, a unos 1000 m antes de tocar la pista. Mientras, se prendían a mano los bochones de balizamiento que se apagaban luego de aterrizar el avión para ocultar la operación. En esas precarias condiciones y una meteorología inhóspita, desde el 2 de abril al 13 de junio, se hicieron en la Base, 1533 operaciones (aterrizajes, despegues, carga y descargas), sin un solo accidente, en una admirable muestra de capacidad profesional, pericia y valor.

¿Cuando se produjo el desembarco de los ingleses?

En la madrugada del 21 de mayo, los ingleses comenzaron a desembarcar en un frigorífico a orillas del estrecho San Carlos. Desde muy temprano, pese a las nubes bajas y mala visibilidad, la Fuerza Aérea lanzó sus primeros ataques, enviando por oleadas los aviones de combate, en forma sucesiva, hasta las últimas luces. Ese día lograron llegar 50 Mirage y Skyhawk a la zona de los blancos donde había 5 buques de transporte y 9 buques de guerra protegiéndolos. El saldo sería: una fragata hundida, dos fuera de combate y tres averiadas de consideración. Algo nunca esperado por los ingleses(l).

Además, nuestro ejército logró derribar un Harrier (su piloto prisionero) y dos helicópteros (tripulantes fallecidos) por la sección del Teniente Esteban. Por nuestro lado, habíamos perdido 7 aviones de combate y 3 pilotos fallecidos en los ataques. También los Pucará habían combatido y dos fueron derribados salvándose sus pilotos que regresaron a la Base de Darwin. La aviación naval envío 6 aviones A-4Q; tres de ellos atacaron exitosamente una fragata, pero fueron alcanzados por el fuego enemigo, falleciendo uno de sus pilotos. Los otros dos se eyectaron exitosamente.

A todo este esfuerzo, se sumaban las otras salidas de aviones reabastecedores, exploración, diversión de blancos y guiado que totalizaron 37 misiones más. Sin embargo, ese día el éxito estratégico de los ingleses era enorme, al lograr desembarcar unos 3.000 hombres y pertrechos, consolidando su defensa antiaérea en tierra

El 25 de mayo fue una jornada gloriosa. Al medio día, la aviación naval hundió al buque de transporte "Atlantic Conveyor", que se llevó a pique diez helicópteros y 20 marinos. Muy temprano habíamos perdido dos A-4B y sus pilotos, pero sus compañeros halcones, recogieron el guante y atacaron al causante de esos derribos: el moderno des-

C4.4.18

tructor "Coventry". Lo hundieron en menos de 30 minutos llevándose 19 marinos en su vientre.

El combate aeronaval del estrecho San Carlos se prolongó hasta el 27 de mayo, con más pérdidas por ambos lados. Nuestros pilotos dieron muestras de coraje, pericia y capacidad profesional que admiró el mundo entero salvando la dignidad nacional... El extremo Sur obsequiaba al escéptico Occidente un legado tan precioso como el de Leónidas y su tropa en las Termópilas.- (2).

¿Sufrieron algún ataque durante la operación de los Hércules?

Tuvimos varias "alertas rojas" que obligaron a los pilotos a detener los motores, abandonar el avión y correr a los refugios próximos a la pista. Eran los momentos en que se podían distinguir la tranquilidad de los veteranos de guerra de la base y la angustia de las tripulaciones, acostumbradas a pasar sus riesgos en el aire, pero no en la tierra.

La situación de mayor zozobra y ansiedad, la pasamos la última noche de combate del 13 de junio, cuando a las 20, aterrizó el postrer vuelo de Hércules, en medio de un horizonte color fuego, iluminado por las bengalas y explosiones de proyectiles de los obuses y cañones lanzados por atacantes y defensores de Puerto Argentino. Era una lucha infernal que desmiente a quienes dicen que nuestras tropas no pelearon. En un momento la tarea de descarga de un cañón de 155 mm debió interrumpirse por alarma de ataque aéreo inminente y cañoneo naval. Luego de 70 minutos en tierra pudo regresar con heridos y veteranos combatientes a bordo. Esa noche se completaron 33 vuelos burlando el bloqueo aéreo. Durante los 44 días de combate. Se trasladaron 435 tns. de carga, 514 pasajeros y se evacuaron al continente 264 heridos.(3). Con la ayuda del Señor, habíamos cumplido satisfactoriamente nuestra misión y, con la tranquilidad de conciencia de haber dado todo lo que pudimos, nos preparábamos para afrontar la última etapa del guerrero que no alcanzó la victoria.- El cautiverio. Prisioneros de guerra.- Derrotados. Triunfantes. ... Pero esa será otra historia.

(1) *"Fue algo extraordinario, aparecían por todas partes, nada se pudo hacer contra la pericia y persistencia de los pilotos argentinos. Aprendimos a respetarlos".... "La situación era ahora clara. La guerra se había transformado hasta ese momento, en una pelea mano a mano entre la Royal Navy y la aviación argentina ¿Quién estaba ganando?... me temo que no éramos nosotros*". Almirante WOODWARD. Comandante de la Flota Británica.

(2)"*Son solo unos centenares o eran, pero llevan sobre sus hombros el último peso de esta guerra. Parece no importarles la posibilidad de ser derribados en la próxima salida. Pocas veces se ha visto tanta gallardía ante la vida, tanta responsabilidad ante la muerte, tanta consideración ante los compatriotas, tanta audacia ante lo ajeno"*... Periodista José M. Carrascal , diario ABC de Madrid, 26 de mayo de 1982

"*La Fuera Aérea Argentina se encuentra altamente considerada en la estimación pública. Perdió su batalla pero el coraje de sus pilotos ha redimido la dignidad nacional*" Bryan Perret, "Weapons of the Falkland Conflict" Londres

(3) *"Lo que nos produjo una enorme conmoción, fue saber que los argentinos habían volado con sus Hércules a Malvinas, hasta el último día del conflicto.* Gral. Alford, Director del Instituto de Estudios Estratégicos de Londres.

"Los británicos nunca lograron algo que se aproximara a la superioridad aérea sobre Malvinas. Incluso aviones de transporte argentinos, fueron capaces de aterrizar en la Base Aérea hasta la misma noche anterior a la capitulación. Alte. John Lehman. Secretario de Marina de los EEUU.

destri_hector@yahoo.com.ar

Ch. 4.19